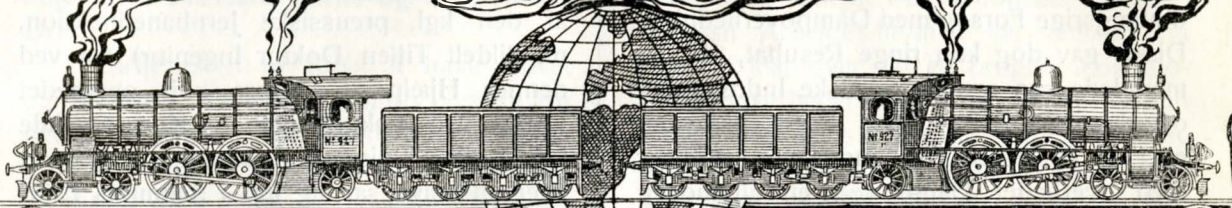


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING  
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“  
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 22.

15. November 1912.

12. Aarg.

## Lokomotivet med overhedet Damp.

Fra Tysk af O. Bendixen.

Intet Fremskridt i Lokomotivbygningen har i saa høj Grad henledt Fagkredsens Opmærksomhed som Indførelsen af overhedet Damp ved Lokomotiver. Det er forbavsende at se, hvor hurtigt Udbredelsen af denne betydningsfulde Opfindelse finder Sted. Man tør sikkert heri se et Bevis for, hvilke store Fordele den byder, og som følgende Tal yderligere vil bekræfte. De væsentligste Fordele ved Lokomotivet med Overheder efter *Wilhelm Schmidts* Patent er, i Sammenligning med Lokomotivet med mættet Damp af samme Type og under Forudsætning af fuld Udnyttelse, følgende:

### For samme Belastning:

1. En Kulbesparelse af 20-26 % ved Tvilling Lok.  
- 12-18 - - Compound -
2. En Vandbesparelse - 30-36 - - Tvilling -  
- 20-26 - - Compound -  
eller med samme Kulforbrug
3. En Forøgelse af Præstationsevnen af 30-50 %.

Vi har fra Firmaet *Wilhelm Schmidt* i Cassel-Wilhelmshöhe faaet sendt et stort og interessant Materiale, og bl. a. ogsaa

en Sammenstilling af de i Drift og under Bygning værende Lokomotiver med Overheder. Af Sammenstillingen fra Begyndelsen af Januar 1912 fremgaar, at det samlede Antal Lokomotiver med Overheder efter *Schmidts* Patent er **10985**. Heri er alle Jernbane Lande i Verden repræsenterede. Vi skal dog for Pladsens Skyld kun anføre Antallet i Danmark. Her findes **76** Lokomotiver med overhedet Damp, hvoraf Statsbanerne har **18**. Resten er fordelt paa 18 Privatbaner. Men allerede Sammenstillingen fra Begyndelsen af April 1912 viser endnu større Tal. Her er det samlede Tal **12507** og Danmark staar med **82**, hvoraf Statsbanerne har **23**.

Man vil heraf se, hvor hurtig Udviklingen finder Sted, og det vil sikkert være af Interesse at se lidt nærmere paa den betydningsfulde Opfindelse, som *Wilh. Schmidt* lykkelig har bragt til Fuldendelse. Det følgende støtter sig dels paa ovennævnte Materiale, dels paa et betydeligt tysk fagligt Værk.

Allerede i mange Aar er mer eller mindre overhedet Damp blevet benyttet i Skibe og ved stationære Anlæg. I Aaret 1832 beretter *J. Howard*, at han ved et stationært Anlæg i *Bermondsey* har opnaaet

en Dampbesparelse paa 30 %. Ogsaa i Skibe blev der af den amerikanske og franske Regering og det engelske Admiralitet allerede i 50erne i forrige Aarhundrede gjort omfangsrige Forsøg med Dampoverhedning. Disse gav dog kun ringe Resultat, da det manglede paa egnede tekniske Indretninger og Smøremidler. I Elsas gjorde paa samme Tid Fysikeren *Hirn* indgaaende Forsøg med overhedet Damp ved en almindelig Kondensationsmaskine, der arbejdede med  $4\frac{1}{2}$ –5 Atm. Damptryk og en Overhedning af 50–100° C. Den opnaaede Dampbesparelse androg indtil 23 %. Ved yderligere Forsøg af *Hirn's* Efterfølgere, (*Schwœrer*, *Uhler* o. a.), er man med Hensyn til Damptemperaturens Stigning ikke gaaet over 250° C., da den organiske Smøreolie, der benyttedes paa den Tid, dekomponeredes ved højere Temperatur. Ligeledes var endnu ikke opfundne saadanne Stempler, Glidere og Støpbøsninger, som egnede sig for højt overhedet Damp. I 70erne begyndte man at benytte Damp med højere Spænding, og ved Indførelsen af Compound Systemet formindskede man Kondensationstabet i Cylindrene. Herved forringedes ganske naturligt den Besparelse, som man hidtil havde opnaaet ved middel overhedet Damp, og dens Anvendelse aftog som Følge heraf.

Først gennem de banebrydende Arbejder og Opfindelser af Civilingeniør *Wilhelm Schmidt* i Cassel-Wilhelmshöhe kom i 80erne og i Begyndelsen af 90erne højt overhedet Damp til fornyet Anvendelse ved stationære Anlæg. *Schmidt* viste, at ved Anvendelsen af højt overhedet Damp med en Temperatur af fra 320–350° C. blev Dampforbruget i væsentlig Grad formindsket, og at en sikker Drift efter dette System uden Vanskelighed lod sig gennemføre ved den af ham konstruere og byggede Dampmaskine. Dette muliggjordes yderligere derved, at der netop i den Tid fra Amerika var bragt i Handelen en syrefri Mineralsmøreolie med høj Antændelsestemperatur.

*Schmidt* har særlig Æren af først at have klarlagt Betydningen af højt overhedet

Damps Anvendelse ved stationære Anlæg. Paa Grundlag af disse Resultater henvendte han sig gentagne Gange til Gehejme-Bygningsraad *Robert Garbe* (Senere Medlem af den kgl. preussiske Jernbanedirektion, nu tildelt Titlen Doktor Ingeniør) for ved dennes Hjælp at indføre højt overhedet Damp ved Lokomotiver. – Kun tøvende fulgte denne disse Anmodninger, og først efter at have sat sig ind i *Schmidt's* Erfaringer paa dette Omraade, besluttede *Garbe* sig til at tage sig nærmere af Sagen, uden dog at undervurdere de store Vanskeligheder ved Systemets Indførelse i Lokomotivdriften.

Anvendelsen af den saakaldte tørre og let overhedede Damp ved Lokomotiver, der flere Gange var bleven forsøgt i Evropa saavel som i Amerika, havde ikke formaaet at opvise nævneværdige Fordele. En vedvarende sikker Frembringelse af højt overhedet Damp paa 300° C. og mere i en forholdsvis lille Lokomotivkedel blev overhovedet den Gang, selv af de betydeligste Fagmænd, holdt for ligesaa umulig, som at den i det hele taget kunde arbejde i et Lokomotivs Cylindre. *Garbe* havde imidlertid Lejlighed til gentagne Gange at se store stationære Anlæg efter *Schmidt's* System arbejde sikkert med overhedet Damp paa 350° C. og derover, og det gik da op for ham, i hvor langt højere Grad, at Muligheden for Anvendelsen af højt overhedet Damp vilde være til Fordel for Bygning og Drift af Lokomotiver. *Garbe* gik nu ind paa *Schmidt's* Tanke og erkendte snart, af hvor høj Værdi den sikre Kendsgerning var, at Præstationsevnen hos et Lokomotiv med given Adhæensionsvægt mindst vilde stige 33 % ved Anvendelsen af overhedet Damp paa 100°. Hertil kommer tillige den højst betydningsfulde Kendsgerning, at højt overhedet Damp, i Modsætning til mættet er en slet Varmeleder, saaledes at Kondensationen i Cylindrene under Dampens Arbejde næsten fuldstændig kan undgaas ved en tilstrækkelig Overhedning, og som omfatter alle Vanddampenes Molekyler. Dette aabnede Udsigten til at føre Lokomotiverne

tilbage til Tvilling Systemet (2 Cylindre) og enklere Konstruktion, og tillige ved den mindst mulige Vægt i væsentlig Grad forhøje deres Præstationsevne og økonomiske Drift.

Fortjenesten af først at have prøvet og anvendt *Wilhelm Schmidts* System for overhedet Damp ved Lokomotiver tilkommer ubestridelig den preussiske Statsbane Direktion og i denne overvejende Gehejme-Overbygningsraad *Müller*. Det var denne, som navnlig i den første Tid understøttede *Garbes* Forslag og Andragender om at prøve *Schmidts* Ide og Opfindelse, og ydede sin Bistand mod alle de Indvendinger, der fra mange Fagfællers Side fremkom mod den Tanke, at genindføre de enkle Tvilling Lokomotiver i Forbindelse med højt overhedet Damp. Megen Tak fortjener de ledende Mænd i den tyske Lokomotivbygningsindustri, der mødte *Schmidts* Opfindelse med Tiltro, og som gennem mange kostbare Forsøg understøttede Bestræbelserne for at simplificere Lokomotivernes Konstruktion og formindske Antallet af de mange forskellige Typer. Gennem disse Forsøg blev det muligt, at Lokomotivet med overhedet Damp i Løbet af forholdsvis kort Tid kunde opnaa en høj Grad af Enkelthed og Fuldkommenhed. Men Civilingeniør *Schmidt* er det, der fra først af har udrustet Kedel og Maskine saaledes, at der gennem Overhednings Systemet er opnaaet en forbavsende Forøgelse af Trækraften og Økonomien, hvilket yderligere med den største Enkelthed lader sig gennemføre under fuldkommen Driftssikkerhed.

Forinden dette maatte *Wilhelm Schmidt* først opnaa de gode Resultater ved stationære Anlæg, og da Forslaget fremkom om at anvende overhedet Damp i Lokomotivdriften, kunde der ikke rejses Spørgsmaal om, hvorvidt denne eller hin lille Fordel ville kunne opnaas gennem Forsøg; men allerede de første Forhandlinger gik i Retning af, om og hvorledes det vilde være muligt, i Lokomotivets forholdsvis lille Kedel og dets i Vind og Vejr, i Støv og Sne arbejdende Maskine, paa en simpel Maade,

vedvarende og sikkert at frembringe overhedet Damp med en Temperatur af mindst 300° C., og som ligesaa konstant og sikkert kunde arbejde i Lokomotivets Cylindre. Ved sit Arbejde hermed var *Schmidt* fra først af klar over, at en brugbar Lokomotivkedeloverheder først og fremmest kunde fremstilles i den nøjeste Forbindelse med den gennem mange Aartier bestaaende *Stephenson* Kedel. Endvidere at den kun maatte tage ringe Plads, og hverken i væsentlig Grad forøge Lokomotivets Vægt eller ligesaa lidt betydeligt eller ugunstigt forskyde Kedlens Tyngdepunkt. Spildgasoverheder var fuldstændig udelukket som ufyldstgørende og for stor og svær. En virksom Overheder kunde kun opvarmes tilstrækkelig ved Anvendelse af en Del af den over Risten frisk udviklede Gas. Den mættede Damp maatte derhos deles i mange tynde Straaler, og den gennem de snævre Rør strømmende Damp skulde have stor Hastighed, naar det skulde lykkes i høj Grad at overhede den betydelige Dampmængde, som en Lokomotivkedel formaar at udvikle. Mange Forslag ere fremkomne fra *Schmidt* og atter forkastede inden han opfandt den første brugbare Overheder den saakaldte Langkedel Overheder, og inden *Garbe* turde gaa til sine Foresatte og bede om Tilladelse til Forsøgene.

I Aaret 1898 byggedes de første Lokomotiver med *Schmidts* Langkedel Overheder efter *Garbes* Angivelser hos *Vulkan* i Bredow ved Stettin og hos *Henschel & Søn* i Cassel. Det var henholdsvis et 2-B Iltogs Lokomotiv og et 2-B Persontogs Lokomotiv. Begge disse vare med Hensyn til Hovedmaalene i nøje Overensstemmelse med den daværende normale Type. De anvendes endnu tildels til svær Hurtigtogstjeneste. Omend der naturligvis endnu var mange Mangler at afhjælpe, saa viste de sig dog i Besiddelse af langt større Præstationsevne og Økonomi end de daværende Lokomotiver med mættet Damp af samme Type, og Overhederen udviste straks Muligheden af uden Vanskelighed at overhede store Dampmængder til gennem-

snitlig 300° C. Efter forskellige Ændringer af Enkeltheder ved Overhederen, Stopbøsningerne, Cylinder- og Gliderstemplerne, som ved den første Prøvetur og den følgende regelmæssige Drift viste sig nødvendige, har den fortsatte Kørsel med disse uden forud indhentede Erfaringer byggede første Overheder Lokomotiver, dog allerede upaaklagelig bevist den praktiske Mulighed af Drift med overhedet Damp ved Lokomotiver, og tillige givet baade Overhederens Opfinder og *Garbe* mange Erfaringer for den videre Udvikling af Lokomotivet med overhedet Damp.

De med Langkedel Overhederen høstede Erfaringer med Hensyn til utilstrækkelig Udvidelsesmulighed og ubekvem Rensning af Overhederrørene førte *Schmidt* til Opfindelsen af Røggkammer Overhederen, hvilket betød et vældigt Fremskridt, og som næsten overvandt alle de Ulemper, der endnu klæbde ved Langkedel Overhederen. Der blev nu efter *Garbes* Angivelser yderligere bestilt 4 Lokomotiver med denne nye Overheder, 2 Stk. 2-B Persontogs Tender Lokomotiver fra *Henschel & Søn* i Cassel og 2 Stk. 2-B Iltogs Lokomotiver, af hvilke *Vulkan* i Stettin leverede det ene og *Borsig* i Berlin-Tegel det andet. De byggedes med forskellige forbedrede Enkeltheder ved Maskinen. Efter nogle Prøvekørsler blev det sidstnævnte Lokomotiv (Nr. 74 Berlin) udstillet paa Verdensudstillingen i Paris 1900. Allerede de første Prøvekørsler med de førnævnte Tender Lokomotiver Nr. 2069 og 2070 Berlin, som *Garbe* i Slutningen af 1899 og i Begyndelsen af 1900 foretog paa Strækningen Grunewald—Belzig og tilbage, viste, at der med Røggkammer Overhederen var opnaaet et væsentlig Fremskridt. Hver ny Prøvekørsel blev foretaget under Medvirkning af Indikatoren og under talrige Maalinger af alle vigtige Temperaturforhold og af Vakuumet i Røggkammeret. Disse Prøveture gav nye Erfaringer og førte til nye Forbedringer, som heldigvis alle kunde gaa i Retning af Simplificering af de enkelte Konstruktioner og Lokomotivets samlede Bygning.

De Enkeltheder der staa i Forbindelse med overhedet Damp, som Stempler, Glidere, Gliderkasser, Stopbøsninger og Smørepumper, saavel som den nye Røggkammer Overheder maatte dog først, for at svare til Hensigten, gennem Forsøg i alle Enkeltheder gøres anvendelig i Praksis, saa en tilstrækkelig konstant Overhedning kunde opnaas, og de Utætheder der foraarsagede Damptab, saasom de i Begyndelsen anvendte ufuldkomne Cylinder- og Gliderstempler, maatte overvindes gennem enkelte og forbedrede Konstruktioner. De tidligere Modstandere af Indførelsen af overhedet Damp maatte saaledes indse, at der ikke allerede ved de første Prøvekørsler kunde fremkomme Bevis for den fuldt ud ventede forøgede Præstationsevne eller Kul- og Vandbesparelse.

Hvilke Vanskeligheder der fremkom ved hver Fornyelse i Særdeleshed ved Lokomotivbygningen og Lokomotivdriften er fuldtud bekendt for Kendere af Forholdene. De vare ofte overvældende. Det var dog mindre de tekniske Vanskeligheder, som Gang efter Gang maatte overvindes, men mere de talløse nedsættende Domme, de personlige Angreb og de Vanskeligheder, som beredtes den sunde Udvikling af mere eller mindre kvalificerede Fagællers Trang til offentlig at skrive herom, undertiden ganske i Utide eller under ensidige, ja endog falske Belysninger af Kendsgerninger og forud fattede Meninger om de paagældende Personers Bestræbelser.

Men nu ere alle de tekniske Vanskeligheder overvundne. Gennem hensigtsmæssige Ændringer af forskellige Dele er Holdbarheden bleven fuldt ud tilfredsstillende ved den i sin Virkning fra først af fortræffelige Røggkammer Overheder.

Fordelene, som viste sig de første 2 Aar under Forsøgene med denne Overheder, havde bragt *Schmidt* til at foreslaa en samtidig opfundet betydelig forbedret Model af Langkedel Overhederen, den saakaldte Røgrørsoverheder. Den blev imidlertid ikke straks taget i Brug af den preussiske Statsbanedirektion, fordi der først skulde afven-

tes forskellige Erfaringer med Røgkammer Overhederen. Nu er den prøvet i et stort Antal Lokomotiver af forskellige Model og skal fremdeles indføres i alle Typer. (I Begyndelsen af April 1912 fandtes i Tyskland 4031 Lokomotiver med Overheder efter *Schmidts* Patent. Heraf havde de prussiske Statsbaner alene 3487). Røgrørs Overhederen afviger fra Røgkammer Overhederen ved større Enkelthed, mindre Vægt, som fordeler sig over hele Kedellængden, lettere Tilgængelighed, nemmere at indsætte og fjerne og betydelig mindre Anskaffelses- og Vedligeholdelsesomkostninger. Herigennem er den fordelagtigere, og ved indgaaende Forsøg har det vist sig, at dens Præstations-evne ikke er mindre end Røgkammer Overhederens. Disse Fordele have vist sig saa udprægede, at nu kun Røgrørs Overhederen kommer til Anvendelse.

Efter alle de Erfaringer der nu er gjort med *Schmidts* Røgrørs-overheder af mange forskellige store Jernbanedirektioner og Selskaber, ogsaa i Amerika, (Baade i

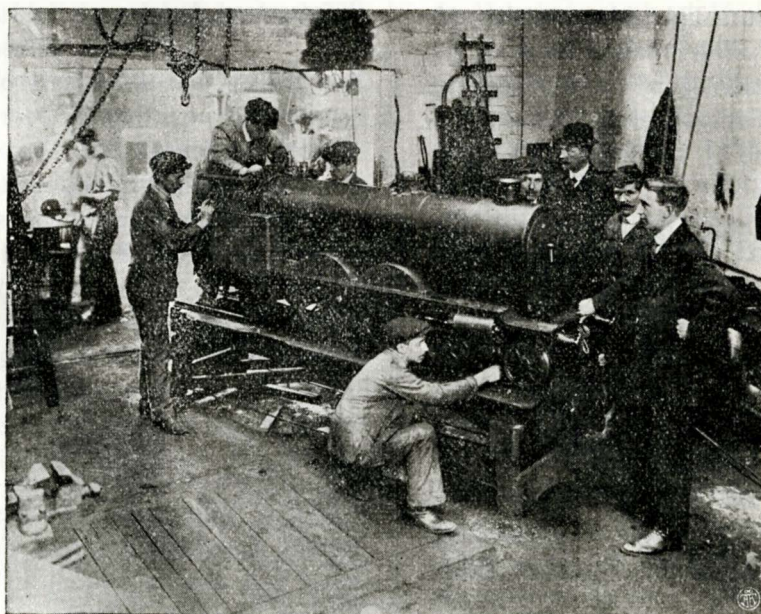
Amerika og England er Filial af *Schmidts Overheder Selskab*) og efter de Erfaringer, som *Garbe* hidtil har høstet, turde indtil nu det højeste Fremskridt være naaet med Hensyn til Frembringelsen af overhedet Damp i Lokomotivkedlen, og hermed er ogsaa naaet en vis Afslutning i den overhedede Damps Anvendelse i Lokomotivdriften.

De gennemgribende Resultater af *Schmidts* Opfindelse har imidlertid dannet Udgangspunkt for en hel Række Overheder Modeller. Flertallet af disse Overheder støtter sig dog mere eller mindre til *Schmidts* 3 Grundmodeller; men ingen har formaet at overtræffe Forbilledet, og om det nogen Sinde vil ske, maa for Øjeblikket komme ude af Betragtning. Under alle Omstændigheder forbliver det *Schmidts* store Fortjeneste at have opfundet den overhedede Damps Anvendelse ved Lokomotiver og gennem en forbavsende Opfindelsesevne er den bragt til en høj Grad af Fuldkomnethed i det praktiske Brug. (Fortsættes).

## Dyrt Legetøj

„Iltogslokomotiv“ til Prinsen af Siam.

Hosstaaende Illustration gengiver et fuldt moderne Iltogslokomotiv — en *miniature*. Lokomotivet er bestilt paa en engelsk Lokomotivfabrik af den nylig kronede Konge af Siam og bestemt som Legetøj for en af hans Sønner. Det afgiver et typisk Bevis for,



hvilket kostbart Legetøj fyrstelige Personer kan give deres Børn. Der er dog i dette Tilfældemindre at sige dertil, hvor man forener det fornøjelige med det nyttige. Thi det bør jo kunne haabes, at et saadant

Stykke Lege-

tøj paa sin Vis skal lede den unge Prins Tanker i en saadan Retning, at det kan blive til Gavn for hans Lands Udvikling i

hvilket kostbart Legetøj fyrstelige Personer kan give deres Børn. Der er dog i dette Tilfældemindre at sige dertil, hvor man forener det fornøjelige med det nyttige. Thi det bør jo kunne haabes, at et saadant

mere end én Henseende.

Og med Henblik herpaa turde det være et efterfølgelsesværdigt Eksempel for andre fyrstelige og rige Personer, som ofte udgiver store Summer til aldeles unyttigt Legetøj for deres Børn.

Lokomotivet med Tender vejer 2000 kg. Det er med Tender 5 m langt og skal kunne befordre et Tog med 70 Passagerer paa en Miniaturbane (Sporvidde 300 mm), som er under Udførelse indenfor det fyrstelige Palads Omraade.

## Lønningsforhold ved schweitziske Baner.

For længere Tid tilbage havde vi Lejlighed til at meddele vore Læsere, hvorledes man ad Lovgivningens Vej havde gennemført et Tjenestereglement for Jernbanepersonalet i Schweiz, hvorved Forholdene med Hensyn til Lokomotivpersonalet tilnærmelsesvis maa betegnes som ideelle.

Atter for kort Tid siden er der udsendt et Forslag til Jernbanepersonalet angaaende en Regulering af Emolumenterne, som for Lokomotivpersonalets Vedkommende ser saaledes ud (1 Franc = 72 Øre = 100 Centimer):

§ 15. Lokomotivførerne og Fyrbøderne erholder:

	Lokf.	Lokfb.
1. For hver paa Linien eller Rangertjenesten tilbagelagt Kilometer (1 Ranger-time = 6 km).....	1,5 Ct.	0,9 Ct.
2. for hver Time Arbejdstid, inklusive udenbys Pauser	15	10

§ 16. Foruden disse Kilometer- og Timepenge ydes der endnu følgende Emolumenter:

	Lokf. Frc.	Lokfb. Frc.
1. For udført Skydetjeneste med Damplokomotiver paa Tunnelstrækninger et Tillæg pr. km af	0,1	0,1

Angivelse af de Strækninger, hvorfor der ydes disse Tillæg, er opført i Reglementets Tjenestebestemmelser.

2. For Betjeningen af Arbejds- og Hjælpetog saavel som Sne- og Broprøvekørsel ydes i Stedet for Kilometerbetaling pr. Time et Tillæg af (se tillige § 15 P. 2)..... 0,35 0,25
3. En Godtgørelse for udenbys Overnatning uden Anvisning af Sengeleje pr. Nat ..... 3,0 3,0
4. For en kortere Afløsning paa et fremmed Depot gives et Tillæg pr. fuld Dag ..... 2,0 2,0  
— halv do. .... 1,0 1,0
5. For Tjeneste udenfor det hjemlige Opholdssted, altsaa længere Tids Udkommando) udbetales i Stedet for disse Tillæg og de ikke faste Emolumenter en Godtgørelse efter Reglementets § 21.
6. I Tillæg til Lokomotivfyrbødere, som midlertidig beordres til Førertjeneste, pr. Dag.... 1,50

Desuden Emolumenterne som Lokomotivførerne (eksklusive de faste Tillæg). Ved Udnævnelsen til virkelig Lokomotivfører er dette Løntillæg ikke medbestemmende i Beregningen af Begyndelseslønnen.

§ 17. Midlertidige Lokomotivfyrbødere (Reservefyrbødere) en fast Dagløn af 5,50 Frc. Yderligere udbetales der disse de samme Emolumenter som de i samme Tjeneste fast ansatte Lokomotivfyrbødere (eksklusive de faste Tillæg).

§ 18. Foruden de efter foran nævnte Bestemmelser omtalte Sportler udbetales der tillige Personalet følgende faste Tillæg:

	pr. Aar i Frc.
Overlokomotivførerne . . . . .	900
Togkontrollørerne . . . . .	600
Lokomotivfører 1. Klasse (Tjeneste paa Hovedruterne) . . . . .	900
Lokomotivfører 2. Klasse (Tjeneste paa Sidebaner saavel som Reserve-, Afløsnings- og Rangertjeneste) . . . . .	720
Lokomotivfyrbødere 1. Klasse (Tjeneste paa Hovedlinierne) . . . . .	600
Lokomotivfyrbødere 2. Klasse (Tjeneste paa Sidebaner saavel som Reserve-, Afløsnings- og Rangertjeneste) . . . . .	480
<i>Godtgørelsen for Kul og Oliepræmierne er bortfalden.</i>	

Vil man drage en Sammenligning imellem Forholdene i Schweiz og Danmark, maa man desuden tage i Betragtning, at til Eks. Lokomotivførerne efter deres officielle Udnævnelse som saadanne i Løbet af 12 Aar med 4 Lønningstillæg à 300 Frc. erholder en Slutløn paa 3600 Frc., der med de foran omtalte faste Tillæg beløber sig ialt til 4500 à 4320 Frc. = 3240 à 3000 Kr. Paa Hovedbanerne køres der ved Iltogskørsel indtil 7000 km pr. Maaned, der sammenlagt med den under § 15 Punkt 2 nævnte Godtgørelse vil beløbe sig til henvend 200 Frc. i Emolumenter.

Som en interessant Foranstaltning skal bl. a. omtales, at Lokomotivpersonalet paa den rhätiske Bane i den varme Sommertid pr. Dag faar udleveret 1 Bon til en Værdi af 50 Centimer, hvorpaa de i Restauratiorerne kan faa udleveret forfriskende Drikkevarer.

Det viser sig saaledes, at Lokomotivtjenesten i Schweiz ogsaa er betydelig bedre lønnet, end Tilfældet er her i Danmark. Hvad i Særdeleshed er værd at lægge Mærke til, er, at Lokomotivpersonalet dér aldrig i den Grad kan blive udsat for en saa følelig Indtægtsreduktion under Sygdomsperioder, Permissioner osv. som vi herhjemme, idet Hovedvægten er lagt paa den faste Løn, saaledes at Emolumenterne kun faar en mindre Betydning.

En anden iøjnefaldende Fordel er tilige den Retfærdighed, som der i Schweiz

udvises imod de Lokomotivfyrbødere, der beordres til at udføre Lokomotivførertjeneste. Disse faar — som det foran er oplyst — 1,20 Frc. pr. Dag som et personligt Tillæg i Modsætning til herhjemme, hvor Lokomotivfyrbødere før det samme Hverv maa nøjes med Æren — og Straffen ved Indtrædelsen af Uheld, hvor blot den ringeste Aarsag er tilstede derfor.

Lige gyldig om der udføres Kørsel — altsaa om vedkommende Lokf. eller Lokfb. er syg eller har Permission — erholder Lokf. paa Hovedbanerne 900 Frc., Lokf. paa Sidebanerne saavel som dem i Reserven, Afløsnings- og Rangertjenesten 720 Frc. og Lokfb. henholdsvis 600 og 480 Frc. som fast Tillæg udbetalt sammen med den faste Løn.

## Afstemningen.

Som andet Steds meddelt er der nu opnaaet en kneben Majoritet for, at vor Hovedbestyrelse skal fremsætte Forslag til en Reorganisation af D. L. & L. F.

Tanken, der ligger til Grund for en — tilsyneladende Adskillelse mellem Førere og Fyrbødere, er jo ikke ny. Allerede saa langt tilbage som i 1898 ved det forberedende Møde i Göteborg ved Starten af »Nordisk Lokomotivmands-Forbund«, og hvor forskellige danske Lokomotivmænd var tilstede, fremsattes den Tanke — saavidt vi mindes af afdøde Lokf. *Scheffler*, at man ved Dannelsen af det danske Lokomotivpersonales Organisation burde tage under Overvejelse at have en Fører- og en Fyrbøderforening i Forbund, og som hver for sig fremmede sine særlige Interesser. Forslaget blev — hvor mærkeligt det end lyder, mødt med en indigneret Protest af selve Anstifteren til den i 1904 opstaaede Separatistbevægelse, Lokf. Bønnelykke! I sin Egenskab af Fyrbødernes Repræsentant paa Mødet i Göteborg udtalte han, at Førere og Fyrbødere hørte ganske naturligt sam-

men, idet de havde fælles Interesser; men efter at han blev Fører, maa Bladet altsaa have vendt sig?

Det havde maaske været rigtigt ved Starten af D. L. & L. F. straks at have lyttet til Schefflers Raad; man vilde i alt Fald derved have fjernet den Aarsag, der gentagne Gange har givet Anledning til Uro og indre Stridigheder mellem Lokomotivpersonalet.

Som ovenfor nævnt er Tanken ikke ny. I 1904 genopstod et saadant Forslag af Lokf. Holm, Kh., og efterfulgtes i 1906 af et ligelydende Forslag af Lokf. Vigholt; men i begge Tilfælde mente man, at Tiden ikke var inde dertil — i hvert Tilfælde var deres Forslag underbyggede med saa liden Saglighed, at de forkastedes paa Generalforsamlingen; den eneste »saglige« Begrundelse var den, at saafremt Forslaget ikke vedtoges, vilde ca. 60 Lokf. udmelde sig af D. L. & L. F. Fra dette Tidspunkt stammer den Separatistbevægelse, der i mere end een Henseende har sat Skel og skadet Lokomotivpersonalets Sag, fordi det Mindretal, der den Gang vilde regere, ikke kendte eller vilde bøje sig for den parlamentariske Grundregel, at Flertallet bør raade, men startede »Statsbanernes Lokomotivførerforening«, der efter en omtumlet Tilværelse søgte i Havn hos Jernbaneforeningen, der ved den da opstaaede Situation mente at kunne fiske i rørt Vande. Vi skal ikke i Øjeblikket opholde os ved de »Fortjenester«, Separatisterne har indlagt sig ved at falde deres gamle Organisation i Ryggen; men betegnende er det for de forskellige Ledere, Separatisterne har haft, at de aldrig har spillet nogen fremtrædende Rolle indenfor D. L. & L. F., intet har bygget op og mere har besiddet en vis letkøbt Færdighed i at slaa i Stykker, maaske har, det været slet dulgt Ærgerrighed efter at beklæde Tillidsposter, at Mænd som Lokomotivførerne Bønnelykke, Holm, Strand og Lillelund stod bag ved Vigholts Forslag i 1906, men i Praxis synes deres »Virksomhedstrang« ikke at have udstrakt sig til Ønsket om at øve større Indflydelse paa Lokomotivperso-

nalets Organisationsliv, end deres naturlige Evner berettigede dem til, hvilket i Sandhed var meget beskedent. I den Tid, Separatistforeningen har bestaaet, og de sjældne Gange, de har ladet deres Røst høre, har de aflagt Beviser paa, at det var ingen Fejl, at det skete saa sjældent.

Frugterne af den Dragesæd, der den Gang blev udsaaet, viste sig senere ved de Forslag til en Adskillelse, der fremkom fra Korsør Afdeling i 1908, og som blev optaget af Lokf. Hoffmann, Kø., 1910, men atter blev nedstemte.

Der var imidlertid den Forskel ved de to sidstnævnte Forslag, at de ikke som i 1904 skulde trumfes igennem uanset Flertallets Mening, men var udsprungne af en ærlig Tro paa, at deres Gennemførelse vilde skabe Ro.

I den seneste Tid har 12 Lokførere paa Godsbanegaarden udmeldt sig, og om Grunden dertil kan vi for enkeltes Vedkommende oplyse, at den er uholdbar. Man vilde have taget sin Hat af for disse Mænd, om de forinden deres Udmeldelse havde søgt at paavirke Hovedbestyrelsen i den Retning, de ønskede — men saa megen Omtanke turde man altsaa ikke vente.

Da indre Ro er en Livsbetingelse for, at en Hovedbestyrelse ved Medlemmernes Rygstød kan gennemføre de Sager, der paalægges den, fandt Hovedbestyrelsen som bekendt Anledning til at lade foretage Urafstemning for eller mod en Adskillelse. De afgivne Stemmer repræsenterer 59 % af Medlemstallet og gav et Flertal af 19 Stemmer for, at Hovedbestyrelsen skal fremsætte Lovforslag om en Adskillelse. Der er altsaa 41 %, der ikke har stemt; og ved første Øjekast kunde man mene, at et saa stort Antal var uinteresserede for dette betydelige Indsnit i Lokomotivpersonalets Organisationsliv. Dette er dog en Vildfarelse at tro; thi for adskillige af disse gælder det blot om at faa Ro, hvadenten vi beholder den nuværende, eller vi faar den nye Organisationsform.

Som det fremgaar af Referatet fra Hovedbestyrelsesmødet, har Hovedbestyrelsen



sat sine Mandater ind paa Gennemførelsen af Forslaget ved den ekstraordinære Generalforsamling, der skal afholdes den 11. December i Aar.

Lad os da haabe, at den eventuelle Forandring vil vise sig at være andet og mere end et Fata Morgana, som den fremtidige Hovedbestyrelse kan sætte Kurs efter og føre Lokomotivpersonalets Organisation ind i mere smult Farvand.

## Er det klogt at skille?

Til dette Spørgsmaal, som i den senere Tid stilles, siger jeg et bestemt Ja. Da det forlyder, at en bestemt større Afd. med et stort Flertal skal være imod at skille, vil jeg her i Lokomotiv-Tidende forsøge at fremsætte nogle Tanker til Fordel for Adskillelse, idet jeg nemlig anser dette for at være det eneste rigtige — vel at mærke med de for Øjeblikket herskende Forhold for Øje. Kunde vi se bort fra Forholdene, vi lever under, ja da var der for enhver god Foreningsmand selvfølgelig kun et, som var klogt, nemlig det at holde sammen under en hvilken som helst Form. Men at se bort fra de Forhold, som er de herskende, er uklogt, for ikke at sige dumt. Og Forholdet, som hersker for Tiden, er dette, at Separatisterne ved deres Muldvarpearbejde har fremkaldt en Situation, som vi paa Trods af Dumheden ved hele denne Separatistbevægelse ikke kan komme uden om, og at Grundlaget for D. L. & L. F.s videre Bestaaen som en stærk *Fællesforening* er svækket. Havde man, da Separatistbevægelsen tog sin Begyndelse, kunnet se det, man nu ser, da er der jo ikke to Meninger om, hvad der var sket; man havde da ganske naturlig bøjet af for de separatistiske Ideer. Men man troede den Gang, at disse Separatistideer var fostrede af Hjærner, som hørte en anden Tid til. Der var jo ret beset aldeles intet, som den Gang talte for at skille, da naturligvis bortset fra Hovmod og Storsind. Tvertimod

talte alt for at holde ubrydelig sammen, idet det som bekendt var lige foran vor nuværende Lønningslovs Forelæggelse i Rigsdagen, altsaa paa en Tid, hvor det mere end nogensinde før gjaldt at holde sammen. Og at Lok.personalet ved denne Lønningslov blev distanceret, som Tilfældet var, kan vist med fuld Ret lægges d'Hrr. Separatister til Last.

Under Lønningslovens Bearbejdelse i Rigsdagen blev Lokomotivpersonalet som bekendt af mange Rigsdagsmænd fremhævet som en Klasse Tjenestemænd, der i Forhold til Stillingens Arbejde og store Ansvar burde lønnes forholdsvis bedre, end Tilfældet var; og dette i Forbindelse med Udtalelserne fra Medlemmer af den af Regeringen nedsatte Lønningskommission om, at nu skulde der laves en Lov, der stod i nøje Kontakt til de forskellige Stillingers Arbejde og Ansvar, satte os i Haab om noget virkelig retfærdigt og godt; men Separatisternes Lønarbejde i Forbindelse med deres egen kære Jernbaneforenings Udtalelse om »det alt for overdrevne« skulde selvfølgelig bringe noget alt andet end retfærdigt og godt Resultat.

Men uanset i hvad Slags Hjærne end Separatistideerne blev fostrede, eller ligegyldigt hvor dum end hele denne Bevægelse har været, ja selv om saa det er det rene Idioti, saa er det dog ikke desto mindre en uomstødelig Kendsgerning, at Separatistbevægelsen er der; og man behøver ikke at være meget fremsynet for at kunne se, at hvis vi ikke nu lægger Roret om, vil der inden ret længe ske dette, at det bliver et Mindretal af Førere, som tælles i D. L. & L. F.; og den Situation bør undgaas og kan undgaas ved at skilles. Og ved at skilles nu, da har Førerne, som staar i D. L. & L. F., den Forhaandschance, at det kan blive dem, der kan komme til at skrive Love for den nye Førerforening. I modsat Fald er jeg bange for, at det skal blive Jernbaneforeningens Love, der vil komme til at staa Model.

Jeg har nævnt ovenfor, at Grundlaget for D. L. & L. F.s Bestaaen tildels er borte, og jeg tør paastaa, at det er rigtigt; thi vi

kan ikke tvinge nogen til at staa i D. L. & L. F.; og som saadan er Grundlaget for dens Bestaaen som *Fællesforening* hverken mere eller mindre end dette ene: **Tilliden** til, at de yngre skal være gode Organisationsfolk, som vil staa støt i Fællesforeningen D. L. & L. F. Man havde, da Separatistbevægelsen tog sin Begyndelse, en saadan Tillid; man troede, at de yngre skulde vise sig at være i Besiddelse af en sund Forstaaelse af, hvor nødvendigt det er at være samlet i Flok, og man havde Ret til at tro saadan; thi man vidste, at disse var vokset op i en Tid, hvor snart alt søger sig beskyttet ved Forening, ligesom ogsaa saa godt som alle disse har været Medlemmer af dansk Smede- og Maskinarbejderforbund og i dette Forbund været med til faglige Kampe, hvad man jo ogsaa skulde mene havde virket belærende om, hvor nødvendigt det er at staa i Flok, at staa i de Foreninger, man ifølge sin Stilling tilhører. Men hvor sørgeligt er man ikke i flere Tilfælde blevet skuffet i denne Tro — Tro er der forøvrigt ikke Tale om mere; den er saa aldeles bristet; vi har faaet bevist, at man ikke kan have Tillid til en Del af disse yngre, ja selv ikke de, som ved deres egen Underskrift har forsvoret al Separatisme, har vist sig at være til at stole paa; og naar ikke engang vi kan stole paa deres Æresord, saa kan der jo absolut ikke være mere Tale om Tro og Tillid; og derved er Grundlaget for D. L. & L. F. som *Fællesforening* borte. Og med dette Bevis som Kendsgerning for Øje vil det være klogt at skille, og vi kan gøre dette uden Skam; thi naar den Tillid, som vi har bygget paa, viser sig at være usolid, da er det uden Skyld fra vor Side; og det usolide — eller for at sige det tydeligt: de Mænd, som har været usolide, maa da tage baade Skyld og Skam.

Ud fra disse Betragtninger vil jeg paa det alvorligste henstille til alle D. L. & L. F.s Medlemmer at støtte den af vor Hovedbestyrelse fremsatte Tanke om at skille; det vil være klogt at gøre dette. Og naar vi gør dette nu, da kan der være Haab om,

at vi inden den eventuelle Lønrevision kan have alle de Førere, som i Øjeblikket staa udenfor Forening, og mange af dem, som er i Separatistforeningen, samlet i den nye Forening; thi Aarsagen for deres Udmeldelse af D. L. & L. F. vil jo ved at skille forsvinde. Og man har da Ret til at vente sig, at de blot nogenlunde fornuftige vil melde sig til fælles Arbejde, da det vist ikke, naar alt kommer til alt, er ret mange, selv ikke de mest forstokkede, som har nogen ærlig Tro paa, at de vil kunne vente sig noget godt af Assistentforeningen; og at vi ved at holde os borte fra baade Jernbane-forbund og Jernbaneforening vil kunne tilkæmpe os Forhandlingsret udenom disse, er der ikke Tvivl om. Hvor meget der ellers kan vindes derved, kan bedst tænkes; men derimod kan det ikke godt tænkes, at vi under den nuværende Tilstand skal kunne tilkæmpe os noget væsentligt af nogen Art.

Hvorvidt der kan være nogen virkelig Grund for ikke at skille, ved jeg ikke; jeg kan i alfald ikke tænke mig en saadan. Og de, der er imod, og som jeg har talt med, har ikke haft anden Grund at motivere deres Modstand med end det, som kan skrives med de to Ord: Stivsind og Fordomme. Et Par enkelte har glædet sig til, at naar en Opløsning kunde komme af sig selv, saa var alle Pengene i Kasserne vore; og det er naturligvis rigtigt. Men til dette vil jeg sige et beroligende: Herregud, for en fattig Tanke!

Jeg havde ikke tænkt mig nogen egentlig Modstand mod Adskillelse; og først efter, at jeg hører, der i nogle Afdelinger er dette, har jeg faaet Ideen til disse Linier.

Fl., i Okt.

N. Voldby,  
Lokomotivfyrbøder.



# D. L. & L. F.

## Adressefortegnelse:

Formanden.

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34, Eshjerg.

Hovedkassereren.

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128<sup>III</sup>,  
Kjøbenhavn.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

\* \* \*

## Hovedbestyrelsesmødet d. 29.-10.-12.

Dagsorden: —

- P. 1. Optælling af afgivne Stemmer over Reorganisering af D. L. & L. F.
- » 2. Andragende til Regering og Rigsdag om Forhandlingsretten.
- » 3. Andragende om Ændring af Lønningsloven.
- » 4. Andragende om Ændring af Lønningsbestemmelserne.
- » 5. Uheldsforsikringsforeningen og den S. F. Sygekasse.
- » 6. Overgangsbestemmelser mellem Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund og D. L. & L. F.
- » 7. Skrivelse fra Lokf. V. Hansen, Ar. Afd.
- » 8. Skrivelse fra Viborg Afd.
- » 9. Svar paa Andragender.
- » 10. Eventuelt.

### Ad P. 1.

Stemmetællingen udviste, at der var afgivet 577 gyldige Stemmesedler.

164 Lokf. Stemmer for. 49 Stemmer imod.  
133 Lokfrb. — » . 231 — »

I denne Afstemning har altsaa kun godt Halvdelen af Medlemmerne deltaget.

Det vedtoges enstemmigt at afholde en **ekstraordinær Generalforsamling Onsdagen den 11. December 1912.**

Endvidere vedtoges at udsende følgende til Afdelingerne: —

I Forbindelse med det af Hovedbestyrelsen udsendte Cirkulære til Afdelingerne, hvori man opfordrede Medlemmerne til at

stemme over en Reorganisation af D. L. & L. F., meddeles, at Optællingen af de afgivne Stemmer har givet Flertal for, at H. B. skal fremsætte Forslag til en Reorganisation.

Hovedbestyrelsen har derfor vedtaget at udarbejde Forslag til Omorganisering i den i Cirkulæret antydede Retning og vil til sin Tid tilstille Medlemmerne Forslaget til Udtalelse.

Forslaget vil derefter med vedføjede Ændringsforslag blive forelagt den ekstraordinære Generalforsamling den 11. Decbr.

Da Afholdelsen af en ekstraordinær Generalforsamling er forbunden med betydelige Udgifter, har Hovedbestyrelsen vedtaget at stille Forslag om, at den ordinære Generalforsamling i April 1913 bortfalder; men da Regnskabet i Henhold til Lovens § 1 a skal forelægges den ordinære Generalforsamling til Udtalelse, agter Hovedbestyrelsen endvidere at stille Forslag om, at der nedsættes et Revisionsudvalg, der kritisk skal gennemgaa Regnskabet og afgive Beretning herom til Hovedbestyrelsen, hvorefter Regnskabet offentliggøres i Lokomotiv-Tidende senest i Maj 1913. Det saaledes behandlede Regnskab vil derefter blive forelagt i Forbindelse med Regnskabet for 1913 paa den ordinære Generalforsamling i April 1914. Ligeledes foreslaar Hovedbestyrelsen, at der samtidig foretages det ordinære Valg af Hovedbestyrelsesmedlemmer og Redaktør.

Der vil som Følge heraf paa den ekstraordinære Generalforsamling af Hovedbestyrelsen blive stillet følgende Forslag: —

Beretning over Virksomheden til Dato.

1. Forslag til Love.
2. Forslag om Udsættelse af den ordinære Generalforsamling 1913 til April 1914.
3. Der nedsættes et Revisionsudvalg til Behandling af Regnskabet.
4. Valg af Hovedbestyrelse og Redaktør.

Endvidere har Hovedbestyrelsen vedtaget en Udtalelse om, at den anser Gennemførelsen af Forslagets Princip som saa nødvendig, at den gør sin Forbliven afhængig af deres Vedtagelse.

Man opfordrer derfor Afdelingerne til

at behandle Forslaget indgaaende og til at vælge Delegerede til Generalforsamlingen i Henhold til Lovene. — Endvidere opfordres Afdelingerne og Medlemmerne til at indsende de Forslag, der skulde have været behandlede paa den ordinære Generalforsamling n. A., til den ekstraordinære Generalforsamling i Decbr. d. A.

*Ad P. 2.* Henvistes til Udvalget om Forhandlingsreglerne.

- 3. Henvistes til samme Udvalg.
- 4. Udgik af Dagsordenen.
- 5. Blev overgivet til H.-B.medlem Lillie.
- 6. Toges til Efterretning.
- 7. Overdraget til C. M. Christensen og Lillie.
- 8. Overdraget til C. M. Christensen og Lillie.
- 9. Der forelaa Svar fra Maskindirektøren paa Andragendet om Anciennitetsreglerne.

Det vedtoges at tilstille Direktøren Meddelelse om, at Hovedbestyrelsen ikke kan forandre den vedtagne Generalforsamlingsbeslutning.

Direktionens Svar paa Andragendet om 2 maskinkyndige Mænd paa Rangermaskiner ved Færgerangering var afvisende, da de gældende Bestemmelser maatte anses for at være *betryggende*.\*

Svar fra Direktøren paa Andragendet om Lokomotivfyrbødernes Fritagelse for Værkstedstjeneste toges til Efterretning.

Det vedtoges at arbejde videre paa, at alle Rangermaskiner besættes med to Mand.

Det vedtoges at refundere »Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« et Beløb af 105 Kr., som i 1910 fejlagtig er betalt for meget for Lokomotiv-Tidende.

Med Reorganisationen for Øje nedsattes et Udvalg til at fremkomme med Udkast til nye Love. Valgt blev Formanden, M. Mortensen, C. M. Christensen, Rich. Lillie og Alfr. Olsen.

## Hovedbestyrelsen.

Paa Hovedbestyrelsesmødet den <sup>9</sup>/<sub>11</sub> bragte de sjællandske Medlemmer af H. B. Valget af Repræsentanter til den sjællandske Sygekasse under Debat og fremsatte Forslag om, at H. B. tager en bestemt Stilling til Valget. Efter nogen Diskussion, hvori det oplystes, at der fra forskellige Sider var rettet Henvendelse til Lokomotivpersonalet om at stemme dels paa Lokf. Carstensen, dels paa Togbetjent Andersen, Korsør, vedtoges enstemmigt følgende Udtalelse:

Hovedbestyrelsen udtaler, at den ikke kan anbefale vore Medlemmer at stemme paa Kandidater, der slutter sig til det nuværende Repræsentantskabsflertals Opfattelse af Kontingent- og Medicinspørgsmaalet.

I Henhold hertil vedtoges det at delegere d'Hrr. A. Olsen og Rich. Lillie til at søge Forhandling med Dansk Jernbaneforbund om Opstilling af to Fælleskandidater til Repræsentantskabsvalget til Sygekassen for denne Valgklasses Vedkommende.

Fra vor Side udpeges som saadan Lokfrb. A. Olsen, Helsingør.

Endvidere vedtoges det at tilstille Lokomotivførererkredsen Meddelelse om, at man ikke vilde støtte Lokf. Carstensen's Kandidatur, men anbefaler vore Medlemmer blandt Lokomotivførerne at stemme paa Lokf. Worthing, Helsingør.

Som det vil være vore Medlemmer bekendt, afholdtes der for nogen Tid siden Møde af Sygekasserepræsentanter, hvor det oplystes, at der var en stærk Meningsforskel mellem Sygekassens Formand og de valgte Rappresentanter om den økonomiske Stilling. Fra Formanden stilledes Krav om, at Interessenterne fremtidig selv skal betale en Del af Medicinen, medens Repræsentanterne, eller i hvert Fald Flertallet af disse, holdt paa den hidtil gældende og langt mere demokratiske Ordning og, saafremt det bliver nødvendigt, da at skride til Kontingentforhøjelse.

Hvad Mening man nu end kan have

\* Vi skal senere komme tilbage hertil.

om forøget Bidrag fra Interessenterne til Sygekassen, saa er sikkert de fleste af Interessenterne enige om, at Kassens Grundprincip skal være det almindelige Forsikringsprincip, efter hvilket den forsikrede — Interessenten — betaler en Præmie, som er lige stor, enten han trækker af Kassen eller ikke; det maa dog almindelig anses for fornuftstridigt, at den syge, hvis økonomiske Stilling forringes under Sygdommen, skal betale forøget Bidrag til Kassen.

Der er hævdet, at man vilde opnaa et mindre Forbrug af Medicin, naar den syge selv skal betale Forbruget. Mon det dog ikke er saaledes, at det er Lægen og ikke den syge, der bestemmer, hvilke Kvanta der skal benyttes?

Reformen vil sikkert føre til, at den syge ofte — og navnlig saadanne, som har daarligst Raad til at betale — vil undlade at søge Læge eller i det mindste undlade at bruge Lægens Raad, naar disse medfører Udgift. Saaledes vil Reformen medføre en Lettelse for Lægerne og en Forringelse af Sygekassen for dem, der har haardest Brug for den — alt i alt en meget slet Reform.

Det kan derfor paa det kraftigste anbefales kun at stemme paa saadanne Kandidater, som vil holde paa den hidtidige Ordning. Vi beder saaledes vore Medlemmer for denne Sags Vedkommende at se bort fra, hvad udestaaende der ellers kan være mellem os og de Organisationer, som repræsenteres af det nuværende Repræsentantskabs Mindretal.

Paa Hovedbestyrelsens Vegne:

*Chr. Christensen,*

p. t. Formand.

*Esbjerg, den 14/11 1912.*

\*

\*

\*

Fra et Medlem var der indkommen Besværing over, at han mente sig forbigaaet ved Besættelse af en Rangerplads.

Hovedbestyrelsen havde i den Anledning rettet Henvendelse til Direktøren, som udtalte, at paagældende Plads var bleven besat med en overkomplet Lokfrb. fra et andet Depot. Pladsen skulde altsaa ikke

have været opslaaet; iøvrigt skulde den ældste Ansøger almindeligvis foretrækkes.

P. H. V.:

*Chr. Christensen,*

p. t. Formand.

## Fra Finanslovsforslaget.

(Fortsat).

1 Togfører ønskes til Forøgelse af den tjenstgørende Togførerstyrke i Aarhus, hvor det har været nødvendigt at lade en Togbetjent forrette stadig Togførertjeneste i Anledning af Omlægning af Toggangen paa den østjydske Længdebane. Herved vil der kunne bespares en Togbetjent.

2 Togbetjente ønskes til Sjælland i Anledning af forøget Godstogskørsel, 1 til Esbjerg til Lettelse af Tjenesten for Togpersonalet, 1 til Fredericia af lignende Aarsag, ialt 4.

Med Fradrag af den ovennævnte bliver Forøgelsen af Togbetjente 3.

### *b. Banernes Vedligeholdelse.*

Sporlængden af de under Statsbanerne hørende Baner, herunder indbefattet Dobbeltspor, men ikke Sidespor, udgør efter Tilkomsten af Dobbeltsporet Nyborg—Strib og af Københavns nye Personbanegaard ca. 2240 km, uden at Længden dog endnu kan opgives nøjagtigt.

Til I. B. 3. b. 1. Beløbet fremkommer saaledes:

a. Almindelig Vedligeholdelse, 2240 km, 240,000 Kr. Beløbet er beregnet paa samme Maade som for 1912—13.

b. Forstærkning af nogle Broer 75,000 Kr. Det maa anses for nødvendigt at fortsætte med den i de tidligere Aar paabegyndte Forstærkning af Statsbanernes Broer, men Beløbet kan for Finansaaret 1913—14 sættes 25,000 Kr. lavere end i de tidligere Aar.

c. Skinnefri Vejforbindelser 100,000 Kr. Beløbet er det samme som bevilget for

1912—13. Det maa anses for ønskeligt at fortsætte med den i tidligere Finansaar paa-begyndte Erstatning af Overkørsler i Skinnehojde med skinnefri Vejforbindelser over eller under Banen.

*d. Telegraf- og Signaltjenesten.*

b. Forbedring af Sikringsanlæg 50,000. Ligesom hidtil foreslaas der optaget en Bevilling paa 50,000 Kr. til fortsat Indførelse af Foranstaltninger til Forøgelse af Toggangens Sikkerhed. Denne Bevilling tænkes anvendt dels i Lighed med de tilsvarende tidligere Bevillinger til Forebyggelse af, at Sporskifter, som betjenes ved Afstandstræk, skiftes for tidligt under Togenes Bevægelse, dels til Udveksling af Centralapparater af ældre Type med Apparater af nyere Type.

#### 4. Maskinafdelingen.

*a. Almindelige Udgifter og Værkstederne.*

Til I. B. 4. a. 9. Ibrugtagningen af den betydelige Udvidelse af Centralværkstedet i Aarhus medfører forøgede Udgifter paa denne Konto, som derfor er foreslaaet forhøjet med 30,000 Kr. til 220,000 Kr.

*b. Driftsmateriellets Vedligeholdelse.*

Kørselen for 1913—14 er regnet til 23,800,000 Lokomotivkilometer. For 1912—13 er beregnet 23,500,000, men da der i 1911—12 er kørt ca. 23,687,000, tør man for 1913—14 ikke paaregne mindre end anført.

(Fortsættes).



### Arbejdsgivernes Ulykkesforsikrings-selskab,

der er landskendt som et kulant og billigt Selskab, tegner Forsikringer ved

Lokomotivfører C. M. Hansen,  
Jyllandsgade 65,  
Fredericia.

# Personalialia.

#### Forflyttede er:

<sup>1</sup>/<sub>11</sub> 12.

Lokomotivfyrbøderne

H. Strubberg, Kbhavn. G. 5, til Kbhavn. G. 1

F. K. D. Gregersen, Kbhavn. G. 1 — Kbhavn. G. 5

#### Afskediget er:

<sup>31</sup>/<sub>1</sub> 13.

Lokomotivførerne

O. F. Haarlov, Kbhavn. G. 5

M. C. G. Frederiksen, Kbhavn. G. 5

F. V. Bille, Kbhavn. G. 5

Alle efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

#### Navneforandring.

Lokfb. H. C. L. E. Struberg, Kbhavn. G. 5  
hedder fremtidig H. C. L. E. Strubberg.

ALDEN DALS  
NYE SKØNLITERÆRE SERIE  
BESTAAR AF 16 BØGER, HVER  
BOG KØSTER 60 ØRE HEFT  
OG 85 ØRE INDBL. I LYSEBLAAT  
SHIRTINGSBIND.

Bøgerne ere: Bauditz: *En Aften i Skovridergaarden, Fortællinger.*  
Pontoppidan: *Nattevag.* Rist:  
Lasse Månsson *fra Skaane*  
Jonas Lie: *Lodsen og hans Hustru.*  
Clara Tschudi: *Kjæserinde Augusta*  
Tøpelius: *Fra Karl den X.*  
Gustavs og Karl den XIs Tid.



### D'Hrr. Lokomotiv- førere og Lokomo- tivfyrbødere

bør prøve nogle aldeles ud-  
mærkede Støvler og Sko,  
som jeg fører til Brug for  
Lokomotivtjenesten.

Endvidere fører jeg et stort  
Udvalg af saavel Herre- som  
Damefodtøj til Spasere- og  
Selskabsbrug.

„Den forgyldte Støvlé”,  
Istedgade 10

☞ (3die Sted fra den ny Personbanegaard). ☞

# Statsbanepersonalets Ulykkesforsikrings- Forening

begynder sin Virksomhed d. 1. Decbr. 1912 og tegner Forsikring for alle ved Statsbanerne ansatte  
— til billig Præmie —

uden Gensidighed, saa at al Indskud og Ekstraopkrav er udelukket.  
Medlemmernes Interesser varetages af ulønnede Tillidsmænd.

Alle Oplysninger faas og Indmeldelser modtages under Adresse: „Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring“, Kbhvn. V.

## Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn.  
Billet modt. Red.

## Bytning.

En Lokomotivfører i Vamdrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland — Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller Kjøbenhavn.

Billet modtager Red.

## Bytning.

En Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte til 2den Kreds snarest.

*H. P. Hansen, Lokomotivfyrbøder,  
Folkvarsvej 22<sup>a</sup>, Kjøbenhavn F.*

## Bytning.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Aalborg eller Frederikshavn.

*Lokfrb. Blohm,  
Aarhus.*

## Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Kjøbenhavn 5te Kreds ønsker at bytte med en Kollega i Nyborg.

Billet modt. Red.



# Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.  
Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.  
Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

## Carlsberg Skattefri

*Lys og mørk*

— Fineste Afholdsøl —

# Statsbanernes Tjenstmænd köber en gros

— Vesterbrogade 66. —

Stødt Melis... 17 Øre pr. 1/2 kg	Prima Mel 10 Øre pr. 1/2 kg	Løvetand . . . . . 28 Ø. pr. 1/2 kg
Hugget do... 19 1/2 — —	do. do. 12 1/2 — —	Malt . . . . . 23 — —
Farin . . . . . 15 — —	do. do. 13 1/2 — —	2 Kilo Salt . . . 10 Øre
Hugg. Krystal 21 1/2 — —	Rismel . . . 15 1/2 — —	2 Kilo Soda . . 10 Øre

Efter endt Dagværk smager Hertzsprungs Kaffe bedst. 110 Øre pr. 1/2 Kilo. ☺

Priserne er pr. 2 kg. Varerne sendes overalt, ogsaa til Provinserne.

# H. J. Hansens

Skræderforretning Tlf. Vester  
1574 y

**38 Sønder Boulevard 38**

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

## Min Barberforretning

Hj. af Bruunsgade og Hallsvej, Aarhus  
bringes i Lokomotivpersonalets velvillige Er-  
indring. Ærbødigt

**N. Nicolaisen.**

# Afbetaling.

Elegante Herreklæder færdige og efter  
Maal. Moderne Damekostumer, Neder-  
dele og Skorter. Rimelig Udbetaling.  
Maanedlig Afdrag.

**Blitz** St. Pederstræde 18,  
kun 1ste Sal.

## Gør Deres Indkøb

*hos de handlende, der averterer i  
Lokomotiv-Tidende.*

# MØBLER paa Afbetaling saa- vel som pr. Contant

Reel Betjening og absolut billig  
i Forhold til Kvalitet garanteres.

**RASMUS NIELSEN**

**Jægergaardsvej Nr. 60. Aarhus.**

## Tandlæge Kjersgaard.

Frederiksberggade 23 (10-4) (6-7).  
*Sygekassens Tandlæge.*

# Skræderforretningen

Jægergaardsvej 88, Aarhus,  
anbefaler alt til Faget henholdsvis.

Lager af inden- og udenlandske Klædevarer.  
*Iste Klasses Arbejde.* **H. H. HANSEN.**

# Vrag

i Spisestel, Fajance, Por-  
cellæn og Syltekrukker.  
Stort Udvalg. Anbefales d'Hrr.  
Jernbanemænds Hustruer.

**Absalonsgade Nr. 16,**

**TH. BISTRUP**

# Livsforsikringssselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet  
ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22<sup>a</sup>, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**,  
Asger Ryggsgade 4<sup>a</sup>, Tlf. Vester 1480 y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.

Kontor Steenstrups Allé 9<sup>a</sup>, Kbhvn., aabent 11-1, samt St. Pauls Kirkeplads 9<sup>a</sup>, Aarhus, Tlf. 2862,  
Kontortid 9-3.

# Guldsmed Carl Jensen, Rosengade. Slagelse.

Stort elegant Udvalg af Guld-, Sølv-, Elektroplet- og Nikkelvarer. Funktionærer 10 Procent Rabat.  
Meget billige Priser.

# Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

**Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.**  
**Kjøbenhavn.**

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 13<sup>a</sup> th.  
Kjøbenhavn F. Tlf. Vester 5588 Y.